

第5回 バスタプロジェクト推進検討会 議事概要

日時：令和3年3月5日（金）10：00～12：00

1. ヒアリング調査の結果等について

【ターミナル事業者・交通事業者における災害時の対応】

- ・ 全国ハイヤー・タクシー連合会の各支部では、地元の自治体と災害時の協定を締結している場合が多い。バスターミナル等とは協定を締結した例がない。
- ・ 日本バス協会の各支部でも、タクシー協会と同じように地元の自治体と災害時の協定を締結している場合が多い。バスターミナルにおいて災害時等にいかにキャパシティを確保できるかという点を懸念している。バス事業者のみでは対応できない部分もあるので地方自治体、バスターミナルと連携をとりながら実施していく必要がある。
- ・ 災害時には、協定を結んでいる団体だけの指示命令系統だけでなく柔軟な対応が必要である。災害発生時には、柔軟に活用できるスペースがどれだけあるかが対応のポイントでもある。そのようなスペースは、普段はデッドスペースになる可能性もあるので、バランスのとり方、あるいは管理費用の負担等も整理した方が良いと考える。
- ・ 既存のバスターミナルでは、災害時の一時避難待機場所として、従業員を含め受け入れる人数を想定し、1～3日間程度の食料等を確保するなど緊急避難場所としての対応をとっている。
- ・ バスタ新宿では、施設に余裕がなく続行便を出すことができないと認識している。これから整備するバスターミナルでは、災害対応を考えると待機スペースをきちんと確保しなければならない。待機スペースは、デッドスペースではなく、いざという時に活用できるものである。
- ・ バスターミナルの運営において、待機スペースはバース数と同程度が確保されていないと上手く運用できないと考える。土地を確保できないことも想定されるが、本来はそれぐらいの規模の待機場が必要だということはガイドラインに記載しておくべきではないか。
- ・ 平成30年7月豪雨の際の災害時BRTの運行では、待機スペースとして活用できる運動公園があったので上手く運用できた。必ずしもバスタの中で確保する必要はないと思うが、円滑なオペレーションを行うためには、そういった機能をどこかで必ず確保する必要があることをガイドラインにも記載しておくことが必要である。

【既存のバスターミナルの収益構造の例】

- ・ 既存のバスターミナルの運営形態をみると、概ね3種類の形態に分かれる。一つ目は、「バスターミナルの運営のみを行っている形態」、二つ目は「複合的なビルサービスの中でサービス機能の一つとしてバスターミナル運営している形態」、3つ目は、「指定管理者制度等により運営している形態」である。バスターミナル事業だけで採算性を確保するのは難しい状況である。また、大きな駅前のビル経営をしながらバスターミナルをサービス機能として運営している場合でも、バスターミナル自体は赤字でビル全体としても社会情勢の変化等もあって厳しい状況になってきている。

- ・ 持続可能で魅力的なバスタを経営していくためには、既存のバスターミナルの収益構造を把握して持続可能な仕組みを作っていく必要があると考える。事例の中では、駐車場の収入が大きい箇所もあり、自家用車との連携も大事な視点かと思う。ガイドラインでは、現在のバスターミナルの経営に係わる課題、特徴をまとめて、地域毎、運営タイプ毎に検討できるように明示することが必要ではないか。
- ・ 様々な経営形態があるので、建設、事業計画、運営の各段階のコストをいかに安くなるようにするか、国交省が中心になってノウハウを蓄積していくことが重要。

2. 交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン（案）について

【はじめに】

- ・ ガイドラインは道路管理者向けに作成されているとのことだが、記載されている内容の多くは関係機関の協力が必要になるかと思う。例えば、「記載されているものの多くは関係機関の協力があって成立するものであるので、多くの主体にも配慮してもらいたい」というような文章を付け足してはどうか。

【第2章 バスタプロジェクトの概要】

- ・ マルチモードバスタが鉄道駅との接続だけに限定されているが空港、船着場との接続も対象となることを記載すべきである。
- ・ 地域のバスタのうち、バス停をベースとした取組に関しては、複数のバス停が近くにある場合に一つに連携させるという視点のものを対象としていただきたい。
- ・ バスタの空間配置についてある程度の類型を示して、利点、欠点を示す必要があるのではないか。
- ・ バスタの分類をされているが、それぞれのステークホルダーを整理したものと道路事業者、道路管理者が見たときに分かり易いのではないか。
- ・ ガイドラインの計画編にペルソナ分析を記載した方が良いのではないか。「利用者からみたペルソナ」と「事業者からみたペルソナ」を整理しておくこと、本日の意見が出た内容の核となる部分の粒度が高まってきて、丁寧な事業になるように感じた。
- ・ バスタのマネジメントを誰が主導することになるのかが重要。

【第3章 交通拠点に求められる機能】

- ・ 再開発と一体となってバスタを整備する場合、低層の最も価値のある空間に収益性の低い巨大な空間が設置されることになる。1階にトイレやエスカレーターも設置する場合、待機場を同じフロアに整備できるのかという議論にもなる。待機場は乗降バス数と同じ規模だけ必要という意見もあったが、どこまで記載できるか分からないが、「待機場を確保することが望ましい」とは書いておいた方がよいのではないか。
- ・ 一般路線バス、高速バス、貸切バスについて、それぞれレイアウトや待合機能が異なってくるのが考えられるのでそこを明確にすべきである。
- ・ 基本機能として円滑かつ安定的な運行、乗降を行うために何が必要かを記載していただきたい。
- ・ バスターミナルに必要なのは「滞留」ではなく「待機」である。「待機」は、ただ単にその場で留まるのではなく、そこで待って次の運行に備えることを意味しているので、そこを念頭におい

てガイドラインに記載していただきたい。

- ・ ガイドラインでは、「バス・タクシー等」と括られているが、バスとタクシーは乗降、待合に必要な機能がそれぞれ異なると考える。タクシーをどう扱うかが記載されていないが、記載する必要はないのか。
- ・ 交通マネジメントのイメージが記載されており、「利用者視点」と「管理運営視点」とあるが、「交通事業者視点」が記載されていない。交通事業者にとって使いやすいものでなければ、交通事業者に拒否される可能性もあるし、円滑な運行ができないので、交通事業者の視点が必要である。
- ・ 建物の中にバスタを整備する場合、人と車の動線の間仕切りを設けて明確に区分した方が良いと思う。仕切りについては、何も書かれていないので、そのことを言及してほしい。
- ・ バスターミナルの機能を検討する上でビジネスの視点があってもよいのではないかと。バスターミナルでは机が備えられていない場合が多いが、空港では、机、コンセント等が備えられており仕事ができる環境が整えられている。
- ・ 待合機能の一つとしてベンチの設置を前提にされているが、最近では、ベンチは不便なのではないかと言われている。ベンチは休むところになる。仕事をしたり、勉強したりするのは、カウンターテーブルの方が使い勝手が良いのでベンチだけでなく、カウンターの設置も考えていただきたい。
- ・ 人口が減少傾向だからといって施設のスペックを抑えることがよいのかという点はよく考えるべきである。車両の小型化等によって台数が増えることも考えられるし、送迎バスが入ってくるようになる等の発展も考えられるので、施設のダウンサイジングについてはよく留意すべきことを明記した方がよい。
- ・ アプローチの道路は、場合によっては車両の待ち空間としても活用できる。とある市の都市内バスターミナルでは、バスベイが混雑していて、アプローチ道路で待機している状況もみられる。道路の渋滞でインターチェンジのランプ路が渋滞の車列を収容する機能するのと同じことだと思うので、そのあたりを反映できればと思う。
- ・ 駐待機場は非常に重要で付帯収入にも繋がる部分でもある。技術的な必須条件であるとともに事業運営していく上での収入確保の一つにも繋がる。
- ・ 災害対応についてはシビアに検討していただいていると感じているが、障害者や車椅子の方への配慮も必要だと感じた。
- ・ 災害対応の一つとして訓練の記載があったが、人が集まる場所はテロのターゲットになりやすいので、テロ対策に関する訓練も実施してはどうかと感じた。

【第4章 交通拠点の機能強化の進め方】

- ・ バスターミナルにとって位置は決定的に重要なので適切な位置に配置されるようにしなければならない。バスターミナルの機能をきちんと具備させたいので、本来設置すべき場所からずらして郊外に設置するというのは、本末転倒になる可能性がある。設置位置を吟味することなく、良いバスターミナルが整備されることはないので、その辺りを最初に明記していただきたい。
- ・ ガイドラインでは、整備イメージ、事業内容等に関してマルチモードバスタの例をもとに説明されている。ハイウェイバスタや地域のバスタも掲載すると自治体も関心を持てるのではないかと。
- ・ ハイウェイバスタ、地域のバスタについても空間の使い方や実務上の困難があると思うので、マ

ルチモードバスだけでなく残り 2 つの類型についての留意点も併記した方が全国各地の道路管理者の方にとって見やすくなるのではないかと。

- ・ 環境に関する記載がないので「脱炭素」等の視点を入れた方が良いのではないかと。また、まちづくりとの連携に実効性を持たせる仕組みを考えられないか。例えば、アメリカの LEED¹ のような仕組みも参考になるのではないかと。環境認証を活用してバスをブランド化して普及させていくような戦略が必要か。
- ・ バスのハード的な性能があると思うが、これからはバス数、一時避難者を受け入れる人数、滞留空間の広さ等について性能照査的な考え方も必要になってくるのではないかと。需要予測にも関わってくると思うが必要とされる性能にどのような基準があって、それを定量的にどう評価して、需要予測と関連させてバスのあるべき規模を考えていき、その中には冗長性、リダンダンシー等も確保していくということが見えるとよいのではないかと。
- ・ 「混雑」と「賑わい」の区別は難しいが、バスを整備すると前面の道路は混雑することが多いので「賑わいが増えた」、「道路の性能が上がった」という点を評価できる指標を設定した方がよいと思う。
- ・ 需要予測については、交通ターミナルの利用者数の予測は勿論であるが、今後は、賑わい空間や歩行者デッキ等への人の流れも検討する必要があるのではないかと。
- ・ 需要予測については、施設の性能を決めるための需要予測、便益を計るための需要予測、財務分析のための需要予測もあり、使い方が様々であると思っている。また、管理・運営においても需要予測は非常に重要である。需要予測の手法論も確立されておらず、難しい所ではあるが、今までのように B/C が 1 を超えるかどうかという話とは違い、施設の仕様を決めたり、運用していくために必要となる需要予測であることを明記すべきである。
- ・ データ活用の以前にデータ収集について記載しないのか。バスターミナルにカウンターを置けば乗降データが取得できるし、人の動きも把握できる。車両の遅延等の情報を収集して、上手く活用したり、公表したりする機能も必要と考える。
- ・ データの利活用に関してプラットフォームの構築を想定されており、こういった視点は、バスという拠点整備に関する事業ならではのものであるため、他の一般的な交通計画との差異をもっと打ち出してもよいのではないかと。
- ・ 高速バスに関しては、バス間での連携も必要になってくるので、データプラットフォームをどう設計するかが重要になるかと思う。ローカルなバスだけの話と、広域で連携していく話があると思うので、そういうことも見据えたシステム作りができればよいのではないかと。
- ・ データの活用について、スマートシティのように交通以外のデータを一元管理して様々なサービスに活用するというもっと大きな流れもあり、その中で交通の分野も取り組んでいくという位置付けを説明した方がよいと感じた。
- ・ 道路管理者自身がデータを取得してプラットフォームにデータを格納して他の事業者が利用することも思うので、そういったことが直感的に分かるような表現にした方がよいのではないかと。

【付属編】

¹ Leadership in Energy & Environmental Design の略。環境配慮された優れた建築物を作るため先導的な取り組みを評価するグリーンビルディングの国際的な認証プログラム（環境性能評価認証システム）。

- ・ 技術基準について記載するのであれば、義務など技術基準の位置付けを明記した方がよいのではないかと。義務基準の場合、クリアすれば不適合にならないが、それだけでは必ずしも利用者の満足する使いやすいものになる訳ではないことは明示した方がよいのではないかと。
- ・ 事例集については、紹介されている中で好事例ではないものも含まれており、他に紹介すべき事例があると思うので見直していただきたい。

-以 上-